

- incremento dei “Ricavi da traffico” per 74.171 mila euro imputabile principalmente all’incremento del pedaggio per:
 - ✓ maggiori volumi di produzione in particolare nel trasporto regionale parzialmente compensata dalla riduzione del traffico merci;
 - ✓ il minore sconto riconosciuto alle imprese ferroviarie a seguito della riduzione del contributo (K2) riconosciuto dallo Stato, passato da 216.000 mila euro (2004) ad 170.000 mila euro (2005) su base annuale, come da *Addendum 4* del 29 luglio 2005 con conseguente aumento del pedaggio lordo;
 - ✓ il riequilibrio del carico della rete, tramite una puntuale rendicontazione messa in atto con la nuova procedura informatica in vigore dal 1 gennaio 2005, che ha permesso la rilevazione specifica del pedaggio per treno;
 - ✓ adeguamento al tasso d’inflazione programmato per il 2004 pari all’1,7% del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria definito con DM del 24 marzo 2005, pubblicato sulla GU 91 del 20.04.05;
- incremento degli “Altri ricavi” per 34.176 mila euro imputabile principalmente all’aumento delle prestazioni commissionate dalla TAV ed a sua volta appaltate a terzi comprese nonché del ricavo per il servizio di telefonia mobile GSM-R;
- ✓ per i ricavi da contributi da Stato ed altri Enti, si registra un decremento di 16.027 mila euro dovuto alle seguenti cause:
 - riduzione netta di 14.900 mila euro dei contributi in conto esercizio disposta dalla Legge 30 dicembre 2004, n.311 (Legge Finanziaria 2005), art.1 comma 299, pari ad un importo complessivo di 90.000 mila euro su base annua da rapportare all’analoga riduzione effettuata nel 2004 con D.L.n.168 dell’11.07.2004 pari ad 75.000 mila euro;
 - decremento di 1.127 mila euro degli “Altri contributi” sostanzialmente dovuta ad una minore imputazione dei ricavi nell’esercizio 2005 relativi all’Alluvione del Piemonte del 1994 a fronte dei residui costi sostenuti per il ripristino delle opere danneggiate;
- per il costo del lavoro si registra, pur in presenza di una riduzione della consistenza media del personale, un incremento di 46.712 mila euro per effetto combinato dei seguenti fattori, come anche descritto nel paragrafo delle “Risorse umane” della presente Relazione sulla gestione;
 - un incremento del costo per l’adeguamento dei minimi a seguito del rinnovo del CCNL per il biennio 2005/2006;
 - un incremento del costo per *una tantum* relativa al rinnovo della parte economica del CCNL biennio 2005/2006;
 - determinazione più puntuale della quota di accantonamento del TFR che include, nella base di calcolo, i ratei di 13[^] mensilità (sei mesi) oltre al rateo per l’assegno personale pensionabile (APP – dodici mesi);
- ✓ per gli altri costi si registra un incremento di 69.364 mila euro dovuto all’effetto combinato di:
 - un incremento dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (325.698 mila euro), al netto dei contributi sostitutivi del regime tariffario speciale riferiti all’energia elettrica (263.900 mila

- euro), da porre in correlazione con i maggiori volumi di investimenti sia sulla rete storica che sull'AV/AC che hanno comportato un maggior impiego di materiali e costi interni;
- un incremento dei costi per servizi di 1.897 mila euro;
 - un decremento dei costi per godimento beni di terzi di 17.505 mila euro;
 - un decremento di 8.622 mila euro per la variazione delle rimanenze di materie prime;
 - un incremento netto residuo di 31.796 mila euro per oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica;
- ✓ per le capitalizzazioni si registra un incremento di 60.242 mila euro dovuta ai seguenti fattori, come più approfonditamente descritto nel paragrafo inerente gli "Investimenti" della Relazione sulla Gestione:
- maggior produzione di attività di investimento rispetto al 2004 per circa 668.287 mila euro per la rete storica e per 13 milioni di euro per l'AV/AC, che incide sia sui materiali che sui costi interni;
 - avvio di nuovi progetti riguardanti il rinnovo dell'armamento (relativamente alla voce materiali) e di nuove tecnologie;

Si evidenzia che la quota inerente la capitalizzazione degli interessi sul prestito ISPA di 5.010 mila euro (per i lavori relativi all'AV/AC) viene ricompresa nel saldo della gestione finanziaria;

- ✓ gli ammortamenti e il corrispondente utilizzo dell'apposito fondo Integrazione e ristrutturazione *ex lege* 448/98, registrano un decremento di 871.570 mila euro determinato dalla rivisitazione della vita utile di alcune tipologie di cespiti iscritti nelle immobilizzazioni materiali effettuata anche a seguito della normativa introdotta per gli *asset* infrastrutturali dal DM 14.09.2005 del Ministero dell'Infrastruttura e Trasporti;
- ✓ gli accantonamenti e le svalutazioni ammontano ad euro 113.184 mila, subendo una riduzione pari a 37.902 mila euro, e sono principalmente composti come di seguito riportato:
- 85.207 mila euro per contenzioso verso il personale;
 - 12.954 mila euro per contenzioso verso terzi;
 - 6.587 mila euro per oneri vari nei confronti della Cassa Conguaglio, Ferservizi, Grandi Stazioni, per smaltimento traverse fessurate;
 - 8.436 mila euro per adeguamento del fondo svalutazione crediti;
- ✓ il saldo proventi ed oneri diversi registra un decremento per 61.014 mila euro determinato principalmente dall'effetto combinato di:
- riduzione delle sopravvenienze attive inerenti aggiornamenti di stime pari ad euro 44.424 mila e delle plusvalenze ordinarie pari ad 20.780 mila euro;
 - riduzione delle sopravvenienze passive inerenti aggiornamenti di stime pari ad 4.190 mila euro e delle minusvalenze ordinarie pari ad 506 mila euro;
- ✓ il saldo della gestione finanziaria registra un decremento netto pari a 5.915 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:
- ✓ decremento di 7.000 mila euro degli altri proventi finanziari per l'effetto del venir meno della componente finanziaria relativa all'attualizzazione

- dei crediti verso la Società IPSE a seguito della chiusura del rapporto contrattuale con la suddetta Società;
- ✓ diminuzione di 3.624 mila euro dei proventi finanziari verso la controllante dovuta all'effetto combinato della riduzione degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (8.703 mila euro), conseguente alla riduzione della giacenza media registrata nel corso del 2005 rispetto all'esercizio precedente e dall'incremento degli interessi sul credito IVA (5.079 mila euro);
 - ✓ incremento di 2.585 mila euro dei proventi finanziari verso la controllata TAV relativo agli interessi maturati al 31 dicembre 2005 sul finanziamento concesso alla società in data 15.12.2004;
 - ✓ riduzione di 2.154 mila euro relativa agli interessi passivi del prestito Banca OPI scaduto il 15 giugno 2004;
- ✓ il saldo delle componenti straordinarie nette passa da un valore di 32.384 mila euro del 2004 ad uno di 25.810 mila euro del 2005. In particolare le "Sopravvenienze attive" hanno riguardato principalmente per 12.286 mila euro la cancellazione del debito nei confronti del personale per assegno malattia a seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale del lavoro, per 9.265 mila euro la chiusura di parte del fondo mancati ammortamenti risultato sovrastimato in virtù della revisione della vita utile dei cespiti, per 5.165 mila euro gli indennizzi per perdite finanziarie art. 5 DPR 277/98 del Contratto di Programma di competenza 2002, per 2.980 mila euro rettifiche contabili dei contributi c/terzi degli esercizi precedenti, per 3.544 mila euro indennizzi assicurativi, per € 1.531 mila rilascio del fondo IPSEMA, invece le "Sopravvenienze passive", per 6.454 mila euro hanno riguardato rettifiche contabili relative alla gestione del contratto per il GSM-R e per 2.796 mila euro relative ai contributi del Comune di Roma.

Stato patrimoniale riclassificato

	(in migliaia di euro)		
	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1.463.441)	(599.355)	(864.086)
Altre attività nette	2.025.988	1.565.761	460.227
Capitale circolante	562.547	966.406	(403.859)
Immobilizzazioni tecniche	53.748.477	51.232.599	2.515.878
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	6.786.663	6.251.949	534.714
Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti	(22.487.937)	(23.403.287)	915.350
Capitale immobilizzato netto	38.047.203	34.081.261	3.965.942
TFR	(1.207.551)	(1.198.340)	(9.211)
Altri fondi	(5.416.058)	(5.440.885)	24.827
TFR e Altri fondi	(6.623.609)	(6.639.225)	15.616
CAPITALE INVESTITO NETTO	31.986.141	28.408.442	3.577.699
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.697.417)	(2.013.485)	316.068
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	214.568	110.029	104.539
Posizione finanziaria netta	(1.482.849)	(1.903.456)	420.607
Mezzi propri	33.468.990	30.311.898	3.157.092
COPERTURE	31.986.141	28.408.442	3.577.699

Dall'analisi dello Stato Patrimoniale riclassificato emerge, come fenomeno di particolare rilevanza, la significativa movimentazione del capitale investito netto risultante principalmente da:

- incremento delle immobilizzazioni materiali (2.515.878 mila euro) per effetto del rilevante incremento degli investimenti, dell'incremento degli *asset* di cui RFI era risultata beneficiaria a seguito della scissione FRE di cui si è detto in precedenza, dell'incremento della voce Terreni e Fabbricati a seguito dell'attuazione della prima fase del Piano di assetto di Roma Tiburtina derivante dalla stipula della Convenzione tra RFI ed il Comune di Roma, nonché della riclassifica dalla voce contributi c/impianti alla posta degli Acconti dei contributi FESR in quanto correlati ad investimenti che al 31.12.2005 non hanno prodotto le relative contabilizzazioni, come meglio descritto nel commento della suddetta posta di Nota Integrativa;
- riduzione del fondo di ristrutturazione e rettifica cespiti (915.350 mila euro) per effetto dell'utilizzo effettuato per neutralizzare gli ammortamenti del 2005, che hanno subito una riduzione rispetto al 2004 per la rivisitazione della vita utile dei cespiti iscritti nelle immobilizzazioni materiali commentata nell'ambito dell'andamento economico;
- incremento delle partecipazioni dovute ai seguenti acquisti e sottoscrizioni: TAV (356.869 mila euro), BBT SE (19.000 mila euro), NET (1.630 mila euro), SGT (491 mila euro), LTF (210 mila euro), Porta Sud (200 mila euro), Quadrante Europa (150

- mila euro) e SELF (31 mila euro) e dell'incremento dei crediti per versamenti conto futuri aumenti di capitale sociale verso la TAV (156.133 mila euro);
- incremento dei debiti commerciali (634.745 mila euro) per effetto dell'aumento del volume dei rapporti commerciali verso fornitori principalmente in conto investimenti e degli acconti;
 - riduzione dei crediti commerciali (221.599 mila euro, al netto del conto corrente intersocietario ricompreso nelle coperture finanziarie) con particolare riferimento ai terzi per effetto della conclusione della transazione con IPSE 2000, che ha comportato la chiusura del credito nei confronti della Società per 351.360 mila euro, mediante emissione di Nota Credito (215.000 mila euro più IVA) e l'incasso del credito residuo (93.360 mila euro) dalla Banca di Roma, quale garante IPSE;
 - riduzione dei crediti verso il MEF (118.270 mila euro) per la corresponsione di parte dei crediti pregressi da parte del Ministero al netto dei corrispondenti debiti verso lo stesso iscritti al 31.12.2004;
 - incremento dei crediti verso la Controllante per il trasferimento del credito IVA (243.029 mila euro);
 - riduzione dei risconti passivi (204.074 mila euro) principalmente determinata dalla chiusura del risconto passivo relativo al contratto IPSE 2000.

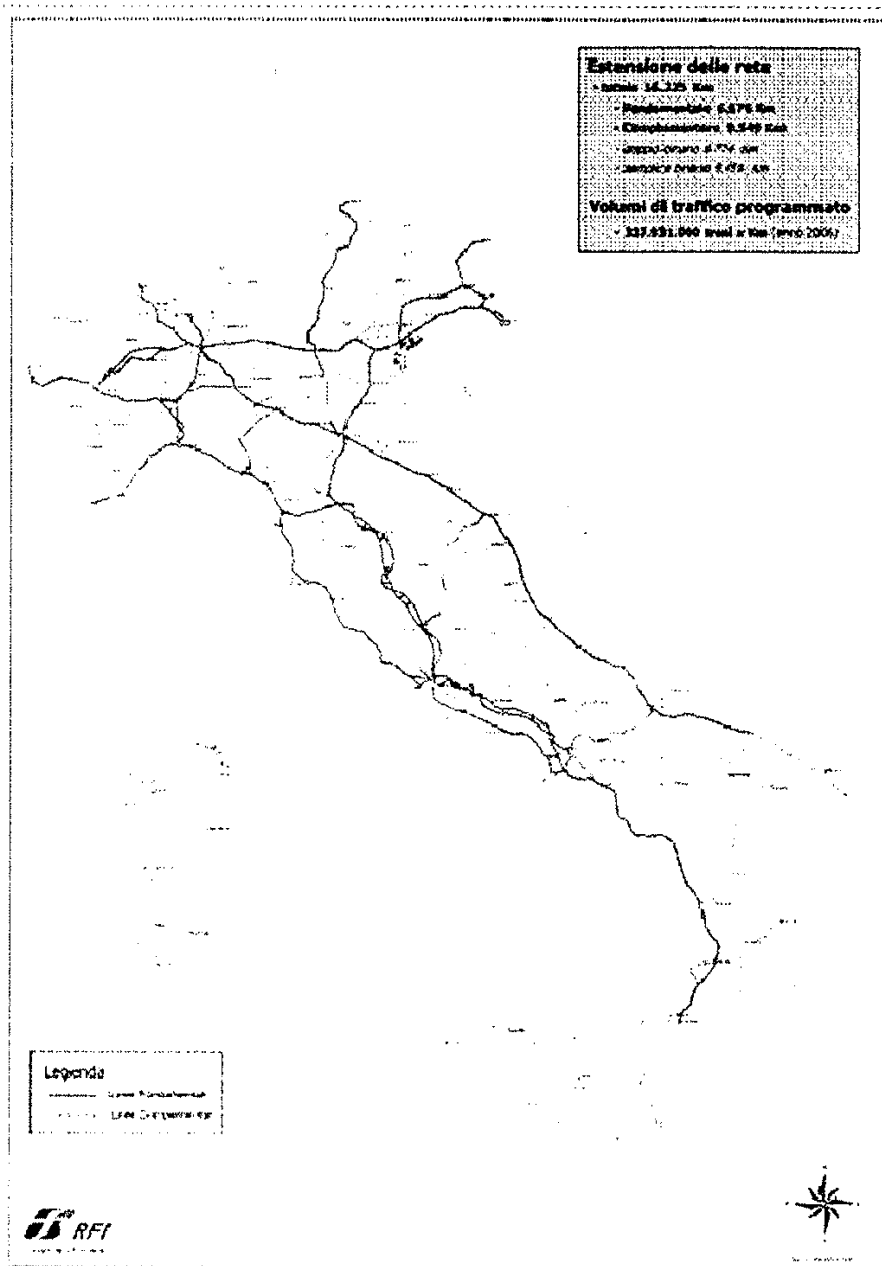
Le coperture risultano in aumento rispetto all'esercizio precedente principalmente per:

- decremento della posizione finanziaria netta a breve (316.068 mila euro) per effetto della riduzione del conto corrente intersocietario sia fruttifero che infruttifero per i pagamenti fatti a terzi e società del Gruppo, come meglio indicato tra le "Altre informazioni – Gestione finanziaria" della presente Relazione sulla Gestione;
- aumento dei mezzi propri (3.157.092 mila euro) inerenti sia i versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale che quelli di capitale sociale della società, questi ultimi comprensivi degli aumenti da scissione FRE;
- incremento della posizione finanziaria netta a medio/lungo termine (104.539 mila euro) inerente il finanziamento ISPA a fronte dei lavori sui "nodi" dell'AV/AC.

INFRASTRUTTURA

La rete ferroviaria italiana è classificata in Fondamentale e Complementare.

La rete fondamentale si caratterizza per alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura, essa comprende le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane. La rete complementare è invece caratterizzata da livelli di densità e prestazioni dell'infrastruttura inferiori, essa costituisce la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali e svolge altresì una funzione di connessione tra le principali direttrici.



Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31/12/2005 è di km. 16.225.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km. 11.346 pari al 70% del totale. L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km. 6.756 pari al 41,7% del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 6.676 pari al 41,2 % del totale: su tale rete il trasporto di merce e di passeggeri a media-lunga percorrenza coesiste con sostenuti flussi di traffico regionale. La restante rete complementare pari a 9.549 chilometri è interessata da traffico prevalentemente regionale, per quanto alcune di queste linee siano di interesse anche per il traffico merci.

Le persone che ogni giorno realizzano gli obiettivi di RFI sono 35.714, presenti sulla rete, nelle stazioni, sulle navi: assicurano, fra l'altro, l'esercizio giornaliero di oltre 9.400 treni. Il giorno con la punta più alta di traffico è il venerdì, con oltre 10.000 treni, quello con la più bassa è la domenica, quando si contano circa 4.900 convogli.

Principali indicatori di produttività**2005**

Treni x km giorno x km binario	51
Treni x km giorno x km linea	71
Treni x km anno x agente	9.470
Treni x km anno x agente Circolazione	25.494
km di linea x agente	0,44
km di linea per agente Circolazione	1,20

Indisponibilità dell'infrastruttura

In merito agli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anomalie responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D¹), sono riportati di seguito i dati relativi all'anno 2005 rispetto al precedente anno 2004:

LINEA	INDICATORI Anno 2004	INDICATORI Anno 2005
A	34,87	35,49
B	38,52	34,82
C	30,73	29,82
D	18,19	15,53

Logistica e magazzini

In linea con gli orientamenti già delineati nel precedente esercizio, nelle attività connesse alla logistica RFI ha svolto le attività di propria competenza tenendo presenti le evoluzioni del mercato e le necessità di rifornimento di materiali sul territorio, adeguando nel contempo le modalità economiche e gestionali delle forniture ed assumendo un ruolo propositivo verso il mercato.

Per le forniture sono stati pubblicati n. 41 bandi di gara nazionali ed europei, per 128 milioni di euro circa ed attivate n. 141 procedure di acquisto per una spesa prevista di 137 milioni di euro circa.

Sono stati rilasciati n.301 contratti per un valore complessivo di circa 195 milioni di euro. Le specifiche di ordine, emesse su contratti a valore in corso di validità, sono n. 665, per un totale di circa 179 milioni di euro.

Nel 2005 è stato possibile avviare molte procedure di acquisto con imprese selezionate dai Sistemi di Qualificazione di RFI. I Sistemi di Qualificazione sono stati istituiti in conformità all'art. 30 della Direttiva 93/38 CEE e del Decreto Legislativo n. 158 del 17/03/95, e definiscono un processo obiettivo atto a verificare l'idoneità complessiva di un'impresa a soddisfare i requisiti contrattuali. Tali sistemi determinano elenchi di soggetti, suddivisi per categoria di specializzazione e per classi di importo, da invitare alle procedure concorsuali.

Per il futuro si auspica di poter attingere da tale Sistema per un numero sempre maggiore di gare, in quanto tale modalità consente di ridurre i costi amministrativi, a seguito della riduzione dei tempi di acquisto (circa - 80 giorni) conseguente alla eliminazione delle fasi di predisposizione e pubblicazione del bando di gara e di esame della documentazione trasmessa dalle imprese interessate alla partecipazione, nonché la riduzione degli oneri di pubblicità sui quotidiani.

¹ Il gruppo A è riferito a tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale; il gruppo B è riferito a linee interessate dal traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza; il gruppo C è riferito alle restanti linee elettrificate; il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

A corredo degli atti negoziali sopra riportati, sono stati emessi n. 3240 documenti, corrispondenti ad altrettanti procedimenti di istruttoria, analisi, soluzione e formalizzazione delle procedure in atto.

L'attività negoziale, come tra l'altro sopra evidenziato, è stata impostata in un'ottica di contenimento del numero delle procedure di gara e dei contratti, per conseguire gli obiettivi di riduzione del costo totale di fornitura.

I settori di mercato dei principali materiali acquistati (ferrosi e non ferrosi), sono stati caratterizzati anche per il 2005 da incremento dei costi delle materie prime dovuto sia ad uno sbilanciamento tra domanda e offerta, con conseguente spinta, proveniente dai maggiori produttori mondiali, al rialzo dei prezzi offerti, sia dal costante aumento dei prodotti petroliferi che, come è noto, influenzano i costi di trasporto e quelli dei materiali derivati dal petrolio (materie plastiche).

Evidenza oggettiva di tale situazione è l'aumento dell'1,8 % del valore delle scorte per effetto della variazione in aumento dei prezzi *standard* 2006 dei materiali giacenti a scorta.

L'attività negoziale relativa al ciclo di logistica di ritorno è stata caratterizzata dalle seguenti volumetrie riferite ai seguenti gruppi di materiali:

- Materiali ferrosi pregiati tolti d'opera fuori uso (rotaie, acciaio dell'armamento e dell'elettrificazione, cuori): nel corso del 2005 si è proceduto alla stipula di 15 contratti per un valore pari a circa 13 milioni di euro.
- Rame fuori uso: Nel mese di marzo è stato rilasciato il nuovo contratto di vendita. Nel corso del 2005 sono state vendute 4.233 tonnellate di rottami di rame, per un ricavo pari a circa 11,5 milioni di euro.
- Smaltimento traverse in legno creosotate fuori uso: nell'ultimo trimestre del 2004 sono stati stipulati, a seguito di Gara Europea, due nuovi Accordi Quadro di durata biennale. A fronte di tali contratti, nel corso del 2005 sono state conferite circa 42.000 tonnellate di traversine ferroviarie costituenti rifiuto pericoloso.
- Vendita di materiali nuovi e usati servibili: è stato stipulato il Protocollo d'Intesa con l'Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali (Assoferr) e relativo prezzario 2006 per disciplinare tutta la materia delle acquisizioni da RFI, di materiale d'armamento usato servibile da destinare alle costruzioni di raccordi ferroviari privati.

Forniture, Giacenze e Impieghi

Nel corso del 2005 la logistica ha gestito un livello complessivo di forniture, per entrate da ordini (valutazione a prezzo *standard*) di materiali per infrastrutture (armamento e tecnologici), di 220 milioni di euro, valore che risulta in aumento rispetto all'esercizio 2004 (174 milioni di euro).

I consumi sono stati pari a 275 milioni di euro in aumento rispetto ai consuntivi sia del 2004 (218 milioni di euro) sia degli anni precedenti (246 milioni di euro nel 2003 e 271 milioni di

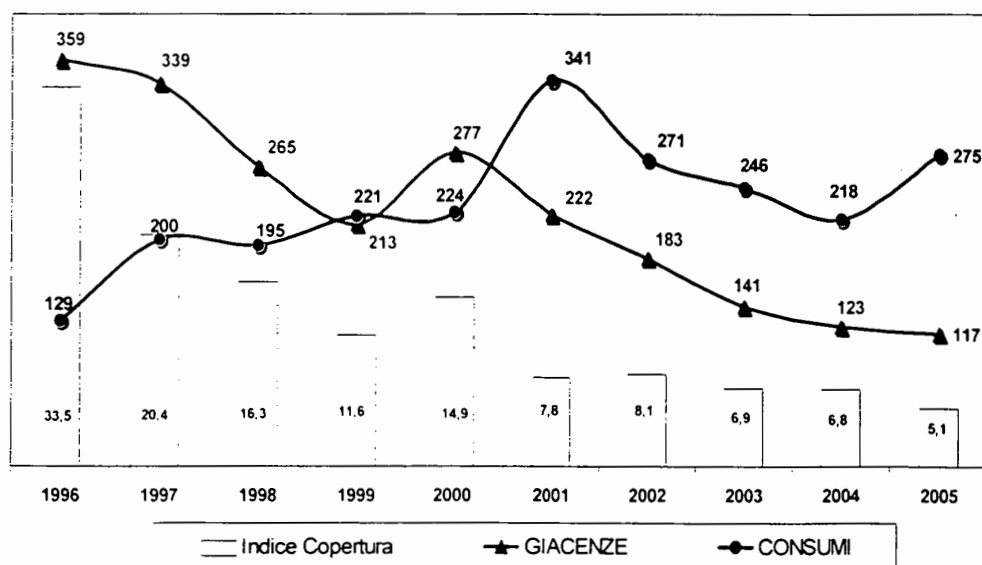
euro nel 2002). Tale saldo risulta altresì superiore al dato atteso per fine anno pari a 257 milioni di euro.

Il valore delle scorte dei materiali per infrastrutture si è attestato a 117 milioni di euro, in calo di circa il 5% (pari a 6 milioni di euro) rispetto al saldo di 123 milioni dell'anno precedente. Conseguentemente, l'indice di copertura delle scorte, a seguito della diminuzione delle giacenze e del citato aumento dei consumi, si è attestato a 5,1 mesi in miglioramento sia rispetto ai 6,8 mesi del 2004 sia rispetto ai 5,6 mesi quale valore atteso per fine anno.

La diminuzione delle scorte si è registrata sia presso le strutture compartimentali (-8% circa rispetto al 2004) sia presso i Magazzini Nazionali (circa -5% rispetto al 2004), mentre le scorte delle Officine Nazionali hanno evidenziato una dinamica in rialzo (circa +4,5% rispetto al 2004) soprattutto per effetto delle variazioni in aumento dei fabbisogni di produzione dei deviatoti rappresentati all'Officina Nazionale Armamento.

Nel corso del 2005 sono stati assunti anche specifici provvedimenti di radiazione relativi a materiali deteriorati (dichiarati tali a seguito dell'inventario 2004), obsoleti a lenta movimentazione e ad una prima "tranche" di quelli in *overstock* e di quelli qualitativamente non più utilizzabili, per un valore complessivo di circa 2,4 milioni di euro.

MATERIALI INFRASTRUTTURE: ANDAMENTO STORICO GIACENZE E CONSUMI



Giacenze e consumi sono espressi in milioni di €
Indice di copertura in n. mesi

Magazzini nazionali

Attualmente le scorte sono concentrate prevalentemente nel Magazzino di Bologna e, in misura inferiore e per una limitata tipologia di materiali, nel Magazzino di Messina.

Nonostante parte dei materiali ivi giacenti siano conseguenza delle attività di arretramento delle scorte effettuate negli anni passati, è proseguita positivamente l'analisi approfondita delle quantità e tipologie esistenti, al fine di consentire il loro reinserimento nel ciclo produttivo aziendale, oppure la definitiva fuoriuscita dalle scorte.

Lo sforzo di razionalizzazione e la risoluzione di alcune problematiche di obsolescenza, ha permesso di liberare spazi e volumetrie economiche da destinare alla gestione di materiali in quantità e tipologie congruenti e in linea con le effettive attuali necessità di utilizzo.

Ciò ha consentito di ottenere una diminuzione del valore di scorta dei Magazzini, passata dai 40 milioni di euro del 2004 ai 38 milioni del 2005 e, contemporaneamente di recuperare e ridistribuire, direttamente o previo arretramento nei Magazzini nazionali, circa 3 milioni di euro di materiali.

Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI sono attualmente così organizzati:

- Officina Nazionale Armamento, con sede a Pontassieve che nell'anno 2005 ha sviluppato n. 99.294 ore di produzione diretta a fronte di un totale di n. 109 agenti;
- Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche, con sede a Bologna che nell'anno 2005, ha sviluppato 114.827 ore di produzione diretta, a fronte di un totale di n. 123 agenti;
- Officina Nazionale Mezzi d'Opera. L'impianto di Catanzaro Lido, nel corso del 2005, ha sviluppato n. 76.352 ore di produzione diretta, impegnando n. 83 agenti. L'impianto di Bari, collegato a quello di Catanzaro, ha sviluppato n. 17.679 ore di produzione a fronte di n. 21 agenti svolgendo le abituali attività di revisione e verifica dei mezzi d'opera circolanti su rotaia e caricatori idraulici.

A cura delle Officine Nazionali di Pontassieve e di Bologna, sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa euro 39 milioni (valutazione a prezzo standard 2005) relativi alla costruzione, principalmente, di deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature.

LE STAZIONI

A) Le stazioni in gestione diretta RFI

Le stazioni direttamente gestite da RFI (circa 2.300) sono state oggetto di numerosi interventi sia di manutenzione ordinaria che straordinaria volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, delle pulizie e del funzionamento degli impianti di stazione nonché della fruibilità dei servizi offerti.

Manutenzione (ordinaria e straordinaria)

Gli interventi realizzati nel corso del 2005 sono stati orientati alle aree a maggior impatto sulla clientela, ponendo maggior attenzione alle aree aperte al pubblico come atrii, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso nonché alle aree di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

Tali interventi sono stati pertanto accelerati nell'ottica di migliorare il livello di fruibilità e la qualità dei servizi offerti in stazione; sono state ulteriormente accelerate le attività di cantierizzazione per gli interventi di manutenzione straordinaria e rifunzionalizzazione ed aperti numerosi cantieri e completati i lavori già in essere.

Sono state realizzate le nuove fermate di Osteria Nuova, Pian di Venola, Milano Romolo, Pergine.

Sono inoltre stati eseguiti interventi per migliorare la fruibilità dei servizi e la sicurezza nelle stazioni in particolare per l'illuminazione e la segnaletica fissa, di orientamento e di sicurezza.

Particolare attenzione e priorità è stata posta, in linea con la Carta dei Servizi alla accessibilità in stazione con particolare attenzione alle persone diversamente abili realizzando numerosi interventi di abbattimento delle barriere architettoniche come piattaforme elevatrici, ascensori, rampe di accesso, in numerose stazioni.

Decoro

Nel corso del primo semestre 2005 sono stati pianificati e eseguiti nelle stazioni una serie di interventi che, oltre ad avere come obiettivo il miglioramento del decoro delle stazioni sono stati anche mirati a prevenire aggravamenti di situazioni critiche per il decoro stesso.

Il livello del Decoro delle stazioni è continuamente tenuto sotto controllo da un sistema di monitoraggio che offre l'opportunità ad ogni singolo compartimento di valutare in tempo reale le proprie performance gestionali.

Nel corso del corrente anno, il livello del grado di decoro delle stazioni ha evidenziato un miglioramento rispetto ai risultati di consuntivo del 2004, portando il valore medio a livello di rete da 56,65% a 59,08%.

Pulizie e Servizi Appaltati

Per i contratti di pulizia e servizi appaltati con durata biennale, i cui cambi appalti erano stati effettuati nel secondo semestre 2002, in scadenza (proroga contrattuale compresa) a luglio 2005, sono state svolte una serie di attività che hanno permesso l'espletamento delle procedure di gara e la successiva aggiudicazione entro il mese di novembre 2005 per i compartimenti di Bari, Bologna, Cagliari, Genova, Reggio Calabria, Trieste, Venezia e Verona.

In relazione alla gara sono state effettuate tutte le attività propedeutiche alle operazioni di aggiudicazione nei termini previsti a partire dalla emissione dei bandi (4 maggio), alla valutazione tecnico economica delle offerte effettuata all'inizio del mese di settembre fino all'aggiudicazione definitiva effettuata nel novembre.

L'obiettivo posto alla base del nuovo impianto contrattuale era quello di incrementare il livello di qualità del servizio offerto attraverso nuove modalità di espletamento della gara (criterio di scelta: offerta economicamente più vantaggiosa) ma soprattutto attraverso un articolato contrattuale che oltre alle attività tipiche delle pulizie prevede anche quelle del mantenimento del decoro e che oltre ai tradizionali sistemi di valutazioni delle prestazioni (controlli delle prestazioni rese e dei controlli statistici di qualità) prevede anche una correlazione alle indagini di *customer satisfaction* sulla base delle quali vengono attribuiti *Bonus/Penalties* e concesse o negate le eventuali proroghe contrattuali previste in contratto.

Una attenzione particolare è stata posta alla valorizzazione del Progetto Tecnico, con particolare attenzione alle aree aperte al pubblico (atrii, sottopassi, sale di attesa, WC, etc...), in modo da garantire, con attività di pulizia dettagliate e dichiarate, il livello di qualità atteso.

Per quanto attiene i servizi appaltati, sulla base dell'esperienza passata, sono stati inseriti quei servizi caratterizzati da un maggiore impatto con il cliente quali interventi di mantenimento del decoro e di piccola manutenzione (tinteggiature, ripristino funzionalità arredi e impianti, sfalcio erba, etc...) con particolare attenzione per le aree aperte al pubblico.

Tra gli appalti andati in gara il cambio appalto è avvenuto per i compartimenti di Bari, Bologna, Genova e Verona, mentre per i compartimenti di Cagliari, Reggio Calabria e Trieste-Venezia il cambio appalto avverrà congiuntamente alla società Trenitalia.

Nel corso dell'anno sono inoltre state coordinate le attività di cambio appalto effettuate dalla società Centostazioni nei lotti a durata triennale; su questi le criticità emerse sono state gestite senza generare impatto sul servizio.

B) Il network Grandi Stazioni

La gestione del Contratto RFI-Grandi Stazioni è stata improntata alla realizzazione di procedure per meglio definire alcuni aspetti non chiariti nel contratto.

In particolare è stato firmato un nuovo Atto Ricognitivo, come meglio esposto nella sezione "Principali eventi dell'anno" della presente Relazione, per la definizione di una serie di criticità emerse nel corso della gestione che hanno impatto sia sul Conto Economico che sul Piano degli Investimenti.

Sono stati definiti una serie di Accordi e Procedure relativi alla gestione corrente e conto investimenti, alla definizione delle occupazioni temporanee, ai livelli di qualità del servizio, alle liberazione di spazi nei complessi e negli immobili di proprietà, all'apertura dei cantieri di riqualificazione, ecc.

Sono ancora in corso ulteriori accordi relativi alla definizione del riconoscimento del *Bonus/Penalties*, dei criteri di attribuzione degli interventi alla manutenzione ordinaria e straordinaria, per la determinazione della quale è stato nominato uno specialista esterno come arbitro *super partes* rispetto ai due nominati rispettivamente per RFI e Grandi Stazioni. Sono state attribuite deleghe al territorio per un maggior controllo delle attività operative e sono in corso di elaborazione ulteriori procedure operative. È stato stipulato (come meglio esposto nella sezione "Principali eventi dell'anno" della presente Relazione) un verbale di accordo per la ridefinizione dei criteri di ripartizione degli oneri condominiali.

Per quanto riguarda gli investimenti, dopo la serie di rivisitazioni dei progetti e di riaggregazione degli stessi avvenuta nel corso 2004, sono stati appaltati i lavori ed aperti i cantieri nelle stazioni di Milano C.le, Torino P.N. e Napoli C.le.

Gli interventi relativi alle altre stazioni sono stati separati in 5 lotti che comprendono le opere di riqualificazione, le opere complementari (Legge Obiettivo) ed i servizi di conduzione e manutenzione.

C) Il network Centostazioni

Nel corso del 2005 l'attività gestionale della società Centostazioni ha assunto ormai completa autonomia e completezza in quanto è diventato pienamente operativo il contratto di *Global Service*.

L'attività di RFI sia a livello centrale che territoriale è orientata alla verifica del livello del servizio ed alla corretta attribuzione degli oneri condominiali come conseguenza delle attività gestionali (occupazione aree, ripartizione delle utenze, realizzazione attività di manutenzione, etc...); ad oggi non sono emerse problematiche particolari né la necessità di effettuare accordi interpretativi del contratto, anche se nel corso dell'anno sono state avanzate alcune richieste economiche su alcune interpretazioni del contratto (es: modalità di calcolo della *fee*, occupazioni DLF, ecc.) sulle quali non si è ancora trovato accordo.

Per quanto attiene gli investimenti un forte impulso è stato dato sia alle progettazioni che alle cantierizzazioni.

Nel corso del 2005 sono state completate le stazioni di Brescia, Catania, Livorno, Messina C.le, Milano Lambrate, Milano P.G., Modena, Piacenza, Prato, Roma Ostiense, Roma Trastevere, Rovereto, Salerno e Udine.

Sono inoltre state avviate le progettazioni relative all'80% delle stazioni del network, di queste il 55% risulta ormai completato.

Sono stati firmati oltre 50 contratti di appalto e consegnati lavori in oltre 50 stazioni.

D) Le stazioni AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di affidamento sono Roma Tiburtina, Torino Porta Susa, Firenze AV e Napoli Afragola.

Roma Tiburtina – È stata espletata la gara per la realizzazione della nuova stazione; l'affidamento dei lavori è previsto entro la prima metà del 2006; il completamento dei lavori è previsto nel 2008.

Torino Porta Susa – È in corso la fase di affidamento dei lavori per la realizzazione della nuova stazione, con consegna entro il mese di marzo 2006.

Per quanto riguarda le opere relative all'attraversamento sotterraneo della linea ferroviaria, affidate con appalto integrato, è in corso l'esame da parte della società Italferr del progetto esecutivo. Il completamento dei lavori è previsto nel 2009.

Firenze AV– Nel mese di dicembre 2005 è stato pubblicato il Bando di Gara per la progettazione esecutiva delle gallerie e per la realizzazione degli scavalchi, con possibilità di

affidamento delle opere per la realizzazione dell' attraversamento sotterraneo ferroviario e della stazione. Il completamento dei lavori è previsto per il 2012.

Napoli Afragola – La procedura di affidamento è in fase di completamento, con consegna entro marzo 2006. La prima fase funzionale del progetto sarà completata entro il 2008.

INVESTIMENTI

Rete Storica

Nel corso dell'anno 2005, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 3.054 milioni di euro per la rete storica con un incremento di 668 milioni di euro rispetto all'anno precedente (+22,5%).

In particolare per quanto riguarda la rete storica, il volume degli investimenti è stato pari a 1.385 milioni di euro per i grandi progetti infrastrutturali (di cui 99 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e 1.669 milioni di euro per la attività di mantenimento ed efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 417 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Rete AV/AC

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2005 risulta pari a 3.372 milioni di euro di cui 3.369 milioni di euro per l'asse Torino-Milano-Napoli (TO-MI-NA), con una minore produzione, pari a 876 milioni di euro (di cui 744 per TO-MI-NA), rispetto all'esercizio precedente

Tale minore produzione era in gran parte già prevista in conseguenza della ormai matura fase di realizzazione di alcuni dei progetti appartenenti all'Asse TO-MI-NA, con la consegna ad RFI per il preesercizio tecnico ed il successivo avvio dell'esercizio commerciale dei primi lotti funzionali del Sistema AV/AC (Roma-Gricignano e Torino-Novara).

In particolare, per il 2005, il valore dei citati investimenti per la rete AV/AC realizzati direttamente da RFI, ammonta a 73 milioni di euro, registrando un incremento di 13 milioni di euro rispetto al 2004.

CONTRIBUTI COMUNITARI

RFI è beneficiaria finale di contributi comunitari erogati dalla Commissione Europea, principalmente a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (F.E.S.R.) e a carico del Bilancio della Rete Transeuropea dei Trasporti (T.E.N.). Entrambe le suddette linee di cofinanziamento si configurano come risorse addizionali rispetto a quelle nazionali previste nel Contratto di Programma 2000-2005 e nei relativi Addenda per la copertura degli investimenti infrastrutturali.

Di seguito si riporta una descrizione delle principali caratteristiche dei fondi ed i relativi dati dimensionali.

Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006

A valere sulle risorse rese disponibili dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, con Decisione C(2001) 2162 del 14.09.2001 modificata dalla Decisione C(2004) 5190 del 15.12.2004, la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo “Trasporti” che si integra nel Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) per gli interventi strutturali nelle regioni interessate dall’Obiettivo 1 in Italia per il periodo 2000-2006.

In tale contesto, le risorse complessivamente attribuite ad RFI (aventi natura di contributi conto impianti) possono essere così rappresentate (importi in milioni/euro):

PON –T 00-06	Periodo di ammissibilità della spesa	Costo totale cofinanziato	Partecipazione comunitaria	Incassato al 31.12.2005
Misura I.1 (Direttrici)	1.1.2000- 31.12.2008	1.152,4	502,7	199,8
Misura II.1 (Nodi)		142,4	56,9	81,9*
Totale		1.294,8	559,6	281,7

*: di cui 25 milioni di euro saranno svincolati a favore di TAV SpA. come fonte di finanziamento del progetto AV/AC “Nodo di Napoli”.

Dei 281,7 milioni di euro incassati ad oggi, 147,9 milioni di euro si riferiscono agli incassi dell’anno 2005, di cui 102,3 milioni di euro per la Misura I.1 e 45,6 milioni di euro per la Misura II.1.

Risorse TEN

Il Regolamento (CE) n. 2236/95 e successive modifiche del Parlamento Europeo e del Consiglio, stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario nella Comunità nel settore delle reti transeuropee.

In particolare, possono beneficiare del contributo comunitario i progetti di interesse comune individuati nell’ambito degli orientamenti di cui all’art. 129C del Trattato che istituisce la Comunità Europea.

In tale contesto, RFI riceve contributi TEN su studi e lavori rispondenti ai requisiti di ammissibilità del contributo (in primo luogo gli oggetti cofinanziati devono insistere sulla rete TEN), nella misura massima rispettivamente del 50% e del 10% del costo ammissibile.

Mentre i contributi “Extra MIP” sono erogati dalla CE a seguito dell’emissione di singole Decisioni e della successiva rendicontazione dell’avanzamento economico del progetto cofinanziato, i contributi “MIP – *Multiannual Indicative Programme*” vengono erogati sulla base della emissione di Decisioni annuali della CE (e relativa rendicontazione delle spese sostenute da parte di RFI) che rendono operativo il Programma Indicativo Pluriennale elaborato dalla CE per settore per il periodo 2001-2006, in base alle domande di contributo pervenute dai singoli Stati membri. Il Programma è stato riesaminato a metà periodo, per tener conto del reale avanzamento dei progetti.

Complessivamente, le risorse TEN attribuite negli anni 1993-2005 ad RFI possono essere così rappresentate (importi in milioni di euro):